

ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, Cădet. re. 19
AL. DEMETRESCU

325



325



CAPITANUL AVIATOR NĂNU NICOLAE — COMANDANTUL UNEI
ESCADRILE DE BOMBARDAMENT GREU — DECORAT CU ORDINUL
„MIHAI VITEAZUL” PENTRU STRĂLUCITE FAPTE DE ARME PER-
SONALE ȘI ALE UNITĂȚII PE CARE A CONDUS-O ÎN LUPTA
SFÂRȘITOARE CONTRA BOLȘEVICILOR



AVIOANELE SOCIETĂȚII **L. A. R. E. S.**

VĂ TRANSPORTĂ ÎN:

45	minute	la GALAȚI
50	" "	CRAIOVA
70	" "	SIBIU
90	" "	IAȘI
2	ore	CHIȘINĂU
2	" "	ODESA
1	" "	CERNĂUȚI
2$\frac{1}{2}$	" "	ARAD
2$\frac{1}{2}$	" "	TIMIȘOARA

**Bilete și informațiuni în BUCUREȘTI la agenția
L. A. R. E. S. B-dul Brătianu 16, Tel. 5-12-53, 5-12-54**

**În provincie la birourile L. A. R. E. S. și la toate
agențiile de voiaj**

„ARIPI ROMANEȘTI” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I. Telefon: 3.43.28, cont cec 1334.

Directori: Comandor av. rgt. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprîja: de la 5000, obișnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 400 anual. Un exemplar lei 20.

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrală Presel”, București, Str. Brezoianu, 8. Registrul com. nr. 299.942. Telefon 4.29.93. Cont cec 4991 și în Capitală prin Oficial de distribuție al ziarului „TIMPUL”, Str. Sărindar 15, București.

Tipografia: Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANA”, București Str. Sărindar, 5-7-9. Immatriculată sub Nr. 159942 la Rgt. Of. Com. București. Tipărită în ziua de 25 V. 1943.

Tare poștală plătită la numerar conform aprobării
Nr. 230920/1943 a Direcției Generale P. T. T.

PIRATII AERULUI

(32)

RECENT—In urma bombardamentelor teroriste asupra obiectivelor reprezentand vre-un caracter militar—guvernul japonez a dat in judecata Consiliului de razboi un oarecare numar de aviatori americani facuti prizonieri la cursul raidului in chestiane.

Toți acești prizonieri aviatori au fost condamnați la moarte și executati.

Faptul continuă să fie de actualitate și să intereseze în special pe toți aviatorii zărilor aflate în război.

Problema care se pune este de a ști unde începe vina celor cari—primind ordinul de a bomba un oraș sau o regiune inamică conținând obiective militare—cad prizonieri la inamic.

La nota de răspuns la protestul american, guvernul japonez justifică hotărârea sa astfel :

„Măsură luată tinde să limiteze la un minimum „coroile războiului, luând ca bază un punct de vedere uman și moral. Guvernul japonez nu pedepsește pe acei aviatori inamici pentru participarea lor la operațiuni militare. Iară, pentru toți aceia cari au bombardat cu gîință instalațiuni nemilitare — ca spitale și școli — sau incendiat clădiri și au atacat persoane civile sau au atacat, ucis sau rănit copii cari se jucasă în curtea unei școli — deși aceasta era foarte vizibilă — pentru toți acești aviatori, cari de altfel și-au recunoscut faptele, le-am scutit firește și nu și-am exprimat nici un regret, iertare nu poate exista, fiind considerați „ca inamici ai umanității și deci criminali de rănd. „Faptul de a purta o uniformă nu acoperă de imunitate pe acei aviatori inamici cari comit fapte „lipite de omenie și săvârșite cu bună gîință“.

În general nu admite, este firesc și mimeni de bună credință nu poate condamna pe aviatorul inamic, care — primind ordinul de a bomba un oraș, depozitul sau vre-o instalațiune militară dintr'un oraș oarecare — lovește prin bombe luate și câteva locuințe civile aflate în imediata vecinătate. Un procent de „răspădîr“ a bombelor este admis și de iertat și într-o proporție mai mare decât este admisă și înțeleasă „răspădîr“ proiectilelor gurilor de foc terestre.

Nu tot astfel mint de admis procedeele și bombardamentele efectuate de zburaătorii americani asupra orașelor din orașele italiene!

Prima bombardament efectuat asupra orașului Cagliari în vîna de 28 Februarie a. c. — și și alte crîuri efecte le-am constatat personal la câteva zile urmări — este o categorică dovadă a procedurii americane.

Local bombelor aruncate în plină și arată clar că în afară doar de câteva cazute „din întâmplare“ asupra portului și gării învecinate, marea lor majoritate au atins orașul Cagliari în centrul „serviciu și în afara lui,

distruge clădiri și instalațiuni cari nu aveau nimic comun cu obiectivele militare.

Hidrocala acestui oraș, aerodromul precum și alte instalațiuni militare importante au rămas intacte din acel bombardament, pentru că asupra niciunui din aceste obiective nu s'a „ochit“, bombardamentul american fiind efectuat pur și simplu „la noroc“ și în consecință efectul la clădirile și populațiunea civilă, groaznic. Două mii de morți civili — fără a mai număra răniții — dintr-o populație de cca. 100.000 oameni, precum și un oraș aproape distrus într'un singur bombardament, arată o tebaică și un procedeu „special“ care justifică din plin măsura guvernului japonez!

În apropiere de acel oraș, aceeași „zburaători“ au aruncat bombe dela mică înălțime, asupra unui șitelet, amorind cu una singură un grup de 40 copii și de școală primară, cari — crezând că sunt aviatori italieni — le făceau semne amicale din mână...

La Cagliari, ca și la Milano, Torino sau alte orașe, bombardamentul a fost însoțit de mitraliera populației cu o ne mai pomenită lipsă de milă. O declarați martorii oculari, personalități de nediscutat — militari și civili — pe care l-am întâlnit acolo și în restul Italiei.

Și totuși, bombardamente aeriene precise — atunci când s'a dorit acestora — au putut fi efectuate. Dovada au făcut-o aviatorii englezi în cazul special al celui-lui oraș Cagliari, probabil pentru a demonstra anei populațiuni nemorocite diferența dintre ei și „tehnica“ bombardamentelor americane... Au scut dinaptea deasupra orașului Cagliari — a doua zi după americanii — au lansat în prealabil parașute luminoase și timp de 15—20 de minute și-au aruncat bombe lor, cu toată apărarea antiaeriană a orașului care a și doborit câteva avioane, exclusiv asupra obiectivelor militare.

Procedeu corect al englezilor la Cagliari a avut desigur un „tălc“ special le adresa americanilor și care nu e uortit să le scuze bombardamentele teroriste efectuate asupra altor orașe italiene și în special asupra Genevei, pe care au bombardat-o în plină și transformăd-o aproape în ruină! Populațiunea geneveză care a mai rămas după urma celui teribil bombardament „civil“ nu-i poate ierta pe englezi, după cum nici francezii nu pot alina pe cei ai lor 3618 morți și 9780 răniți, victime civile ale bombardamentelor teroriste anglo-americane efectuate asupra orașelor: Paris, Le Havre, Abbeville, Saint Nazaire, Rouen, Lorient, Rennes, Lille, Brest, Dieppe și altele.

Poate că măsura guvernului japonez — în acord față de convenția dela Geneva, care prevede că războiul să fie dus cu omenie, neînțelegând să apere de orice sancțiuni pe cei care-l poartă cu multă cruzime — să tempereze pe viitor excesul de zel și bombardamentele efectuate „la noroc“ sau cu rea intențiune!

Comandor zv. AL. DEMETRESCU



Şeful Statului Major al
Aerului Român, ascultând
— pe frânt — raportul
său de colaborare
cu



Adj. av. Ştefan Greceanu,
Cavaler al ordinului
„Virtutea Aeronautică”
de război, unul din eroii
noştri vânători aerieni

Aripi româneşti în luptă

Scuturându-se noaptea înaltă de
la lăuna Rusiei (S. M. P. Petre Stere)



Pe frânt, în un post de comandă
aeronautic (S. M. P.)



Decorarea pilotilor români, pe frânt
distinşi cu însemnate „Crucea de Fier





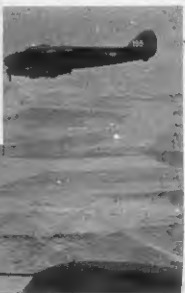
Echiparea pentru misiune
(S. M. P. Stoicuță Ion)



Cercetând harta
(S. M. P.-P. K.)



peste Mări Negre, în patrulare...
(S. M. P.-P. K.-Stachelscheid)



Înaltând în formație. Jap,
obiectivul...
(S. M. P.-Petre Stere)

În faza actuală a războiului mondial, când operațiunile forțelor de uscat sunt reduse la câteva acțiuni locale; iar ale forțelor navale se limitează mai mult la atacurile submarinelor germane împotriva convoaiurilor de vase anglo-americane la spațiile maritime ale Oceanului Atlantic și mirilor amerco, aviația beligeranților desfășoară o activitate mai mare.

Această activitate a aviației beligeranților se caracterizează prin aplicarea a două doctrine, sau mai bine zis, a două concepții și metode, la opoziție una cu alta, care au pus în discuție publică probleme foarte variate și interesante în strânsă legătură cu rolul și misiunea aviației militare în timp de război, fie ca armă de suprafață folosită pe teatrele de operațiuni, în colaborare cu celelalte arme; fie ca armă independentă, folosită pentru atacurile sistematice în scop terorist, departe de fronturile ocupate de armatele combătute, în interiorul țărilor beligerante și împotriva orașelor deschise și a populațiilor civile ne-combatante. Una este doctrina puterilor Axei și alta doctrina anglo-americană.

Doctrina puterilor Axei în materie de război aerian se bazează mai mult pe principiul colaborării aviației cu celelalte arme, adică pe concentrarea tuturor mijloacelor armate asupra obiectivului militar principal și pe convergența acțiunilor ce pot conduce la deciziivă, la succesul final, la victorie.

Această doctrină a aplicat-o Germania, Italia, Japonia, România, Finlanda și celelalte state din grupul Axei, în toate campaniile din cursul acestui război.

În toate campaniile din Polonia, din Olanda, Belgia, Franța, Norvegia, peninsula balcanică, U. R. S. S. Africa de nord și occidentală și Extremul Orient, puterile Axei au angajat aviația lor în strânsă legătură cu ofensiva forțelor de uscat, sau navale, căutând să-și asigure supremația aeriană și decerea în bun sfârșit a operațiunilor militare.

Pe lângă participarea activă și masivă a formațiunilor aeriene la lupte terestre și maritime, aviația puterilor Axei a procedat la atacul metodic al obiectivelor variate militare din spatele fronturilor de luptă; din teritoriile inamice: fortificații, căi de comunicații, concentrări de trupe, baze aeriene și navale, uzine de armament, materiale de război de tot felul, instalații în legătură cu industria de război ș. a. Germanii și aliații lor au rămas credincioși acestei doctrine și în războiul maritim, concentrând maximum de mijloace prin convergența acțiunilor asupra obiectivului strict militar: întreruperea comunicațiilor maritime și scăderea tonajului flotelor inamice prin folosirea submarinelor, hidro-avioanelor de recunoaștere, de luptă și de bombardament

CRONICA RAZ



— Două de

ca și a minelor. Bătălia aero-navală tip absolut modern este și ea bazată pe aceeași doctrină.

Între 1 — 15 Mai aviația puterilor Axei a activat pe frontul oriental și occidental european; pe frontul african și mediteranean; ca și pe frontul din Pacific și din Extremul Orient (Birmania și China) în aceleași condiții și deci prin aceleași metode impuse de doctrina lor de război, care este în acord și cu principiile războiului limitat numai asupra obiectivelor militare. Dacă, excepțional, aviația germană a atacat și obiective „civile” aceasta a făcut-o numai sub titlu de represalii, fiind deci provocată de inamicii săi.

Marea Britanie și Statele Unite aplică însă în războiul aerian metode opuse prin organizarea atacurilor masive și independente cu caracter exclusiv terorist, împotriva orașelor deschise, a populațiilor ne-combatante și a tuturor obiectivelor civile. Din nefericire s'au înregistrat, în actuala fază a războiului aerian, așa cum înțeleg să-l practice anglo-americanii, distrugerii de spitale, de vase-spitale, care navigau cu semnele vizibile ale Crucii roșii și în cursul nopții, cu toate luminile reglementare aprinse, de monumente istorice sau artistice, de biserici, școli, sau așezăminte de binefacere; ba și atacuri ale avioanelor la joasă altitudine, deasupra orașelor și satelor, pentru a îndrepta mitralierele de pe bordul lor, împotriva oamenilor suprinși pe străzi — a bătrânilor, femeilor și copiilor! În cursul unui atac terorist al aviatorilor inamici deasupra unor regiuni din Germania, s'au aruncat bombe explosive de calibru mare asupra unor stăvile, provocând sfârșirea lor, revărsarea apelor asupra satelor învecinate.

Asemenea acțiuni teroriste și distructive nu sunt în acord cu



Grup de eliberatori
români și germani în
străna comarodului
pe front.

(S. M. P. —
Stoiciu Ion)

ULUI AERIAN



operațiunile aeriene dela 1—15 Mai 1942 —

de ROMULUS SEIȘANU

principiile și tradițiile unor popoare civilizate și nici cu legile războiului modern. Ele au onorează arma aviației și nici pe cei aflați în serviciul ei, în calitate de combatanți. Războiul aerian sub forma de atacuri teroriste împotriva copiilor, femeilor, bătrânilor și a oasacilor ne-combatanți, sau sub forma distructivă, împotriva monumentelor și bunurilor civilizației noastre, este condamnat, atât din punctul de vedere uman și moral, cât și din punctul de vedere de drept. El este un abuz al forței brutale; o decălnăire de instincte primitive și o dovadă de alăbiune în materie psihologică, de carece victoriile se câștigă numai pe teatrele de război acolo unde se găesc armatele și de acele armate ai căror soldați au dat și se sacrifică pentru a apăra patria lor amenințată; drepturile și libertatea națiunii lor și bunurile spirituale și materiale ale civilizației.

Războiul aerian terorist practicat de câva timp de anglo-americani poate strage represalii în proporții neobișnute, care vor chema pe cei ce au abuzat de forță la reșitate.

În Germania se afirmă că va sosi și momentul când „contul atacurilor teroriste va fi regulat”.

În primele două săptămâni ale lunii Mai 1942, formațiuni masive aeriene anglo-americane, compuse din aparate de bombardament cu mai multe motoare, au atacat orașele germane din regiunea Ruhrului, având ca obiectiv principal orașul Duisberg și cele din regiunile dela nord-vestul, centrul și nordul Germaniei, precum și din Olanda, Belgia și Franța, cu obiectivele: Kiel, Emden, Felsen, Anvers, Boulogne.

Formațiuni aeriene anglo-americane, care au bazele lor în Africa de nord și în insula Malta, au atacat mai multe localități din Italia centrală (între care și stațiunea balneară Ostia din apropierea Romei) și de sud; precum și cele din insulele Sardinia și Sicilia.

În cadrul operațiunilor regulate ale războiului aerian, aviația de recunoaștere de luptă și de bombardament a puterilor Axei s'a manifestat cu aceeași tărie ca și da trecut, — atât pe frontul de vest și cel oriental împotriva forțelor sovietice cât și pe frontul Pacificului și al Asiei orientale, unde s'au desfășurat între 1—15 Mai importante acțiuni ofensive. În lupte ce s'au dat în spațiul capului de pod Cuban între 12—15 Mai, trupele ger-

mane și române, care au reușit să înfrângă forțele sovietice, au fost admirabil sprijinite, de forțele lor aeriene.

Cu prilejul unui atac puternic de noapte împotriva regiunii Londrei, care a durat câteva ore și cu un minimum de pierderi, aviația germană a aplicat o nouă tactică, care a surprins apărarea antisieriană britanică.

Aviația sovietică a atacat și ea câteva localități din Germania orientată și din zona situată în spatele frontului german suferind pierderi severe, — peste 100 de aparate pe zi.

Un unitate aeriană combinată în acțiune
(S. M. P.)



CALVAREA

Naufragiaților



OMENTA latinescă și profund creștină a poporului italian a fost un teren prielnic pe care s-a putut risări o seamă de așezăminte care fac mândria Italiei și în același timp a omenirii întregi. Printre aceste nenumărate instituții cu scopuri umanitare, o deosebită însemnătate are astăzi „Centrul radio-medical pentru salvarea naufrașiilor”.

Întemeiat înainte de război, acest așezământ este alcătuit dintr-o centrală emițătoare și receptoare, așezată pe litoralul Italiei, care primește apelurile de salvare ale naufrașiilor oricărei armate ar aparține, și ordonă nenumăratelor subcentre, presărate pe întreg litoralul peninsulei și insulelor italiene, să înceapă operațiile de salvare a aceluia care are cerut ajutor. Centrul este înzestrat cu un spital de peste 200 de paturi, care poate fi mărit după nevoie, și ce cuprinde secții pentru toate ramurile medicinei și chirurgiei. O armată de doctori recrutați dintre medicii și chirurgii cei mai de seamă, este mobilizată în preajma acestui centru și a subcentrelor dependente. Subcentrele, organizate totdeauna în porturi, au la dispoziția lor un mare număr de avioane și ambarcații maritime, cu care să se poată răspunde la apelurile de salvare.

De multe ori Centrul radio-medical pentru salvarea naufrașiilor primește cereri de a se trimite pe navele aflate în larg chirurgi sau medici specialiști pentru cazurile urgente și care nu îngăduie o deplasare a bolnavului. Odată cu apelul pentru cererea unui astfel de ajutor, doctorul navei sau comandantul ei dă și indicațiile sumare asupra bolii, pentru ca specialistul trimis să se poată uita la tot ceace are nevoie în cazul anumit. În chipul acesta, au fost salvați nenumărați bolnavi care altfel ar fi fost soriți să părăsească spre desoarădământul fatal.

Naufrașiții de pe nave sau de pe avioane sunt salvați cu ajutorul unor aeronave speciale sau a unor ambarcații pregătite în acest scop, care intervin sau în urma unui apel, sau ca o urmare a acțiunilor de recunoaștere ce efectuează în chip permanent, sub semnul Crucii Roșii internaționale. Nu toți naufrașiții pot da semnale de alarmă, și așa că misiunile de „recunoaștere sanitară” au fost create tocmai pentru a veni în ajutorul aceluia fără nici o posibilitate de comunicare cu țărmlul.

Spuneam la început că Centrul radio-medical pentru salvarea naufrașiilor nu ține socotă de naționalitatea aceluia care sunt pradă valurilor mării sau a unor crize de sănătate. S'a întâmplat, în cursul acestui război, acest interesant caz: O navă engleză de transport, care a izbucnit să se salveze dintr-un violent atac al aerotorpilorilor italieni, efectuat deasupra unui convoi, având la bord pe un tânăr ofițer, decorat cu cea mai înaltă medalie engleză, în-



tr-o stare disperată din pricina rănilor primite, și comandantul vrând să salveze pe acest viteaz ofițer, a făcut apel la Centrul radio-medical italian, care îndată a trimis un hidroavion cu un chirurg și doi medici. După ce bolnavul a fost operat, medicii au hotărât ca unul din ei să rămână până când pacientul va fi în afara de orice pericol. Astfel medicul italian a făcut o călătorie pe o navă inamică, după ce s'a legat prin cuvânt de onoare că, în conformitate cu normele centrului nu va face uz de nici o ȳtire pe care o va căpăta în timpul navigației sale pe nava adversară.

Datorită serviciului efectuat de Centrul radio-medical pentru salvarea naufrașiilor, nenumărați oameni au putut fi salvați din situațiile cele mai grele sau redați vieții când toată lumea ȳi pierduse orice nădejde. Dar Centrul radio-medical italian mai dă și altele de ajutoare: de ordin spiritual. Nu de rareori se întâmplă ca de pe o navă care a cules naufrașiții, sau de pe una în navigație obișnuită, să vină apelul: Trimiteți un preot pentru ultima împărtășanie. Îndată, unul din avioanele Centrului ȳi ia zborul, aducând ultima consolare aceluia care vor ȳi moară împăcați cu conștiința lor creștinească. Centrul radio-medical mai are la dispoziția lui și nouă preoți protestanți germani, chemați pentru a putea veni în ajutorul aceluia care nu sunt catolici, indiferent dacă sunt prieteni germani sau adversari englezi.

În chipul acesta Italia ȳi îndeplinește, în vremuri în care destinul omenirii nu cruță vărsările de sânge, înalta ei misiune de umanitate, misiune care a așezat-o în fruntea lumii întregi și în toate veacurile.





Sublocotenentul
aviator
**DUMITRU
ENESCU**

IN dimineața zilei de 10 Aprilie 1943
a căsut la datorie, pentru Patrie
și Rege și pentru izbăvirea neamului
tânărul sburător Enescu.

Fiu al unui destoinic și temerar
sburător, radiotelegrafistul Enescu
— cunoscut din raidurile din întreaga lume
ale precursorului Bibescu — Sub-Lt. Dumitru
Enescu și-a aflat moarte de erou acolo,
departe, pe malul Donețului.

Făcând „celulă” cu alt tânăr sburător și
prieten — Sub-Lt. Naghițlac — Dumitru
Enescu este silit să aterizeze forțat, de un
proiectil inamic care-i spărseese rezervorul
de ulei. La aterizare, motorul supra-încălzit
aduce explozia respectiv — proiectilele pro-
priului său armament și rezervorul de ben-
zină — și cu ea, sfârșitul atât de timpuriu
al unui tânăr, al unui suflet, al unei nădejdi!

Miteluș! Sufletul și memoria ta vor pluti
făcându-și una printre noi, camarazii tăi, care
te-am iubit și apreciat pentru bravura, blân-
dețea și caracterul tău de elită! În zărmșetul
motoarelor noastre, sus, la mii de metri
înălțime și la sute de kilometri departe de
locul tău de veci, îți vom auzi chemarea și
vom simți îndemnul tău de luptă! Jertfa
ta nu va fi fost în zadar și în ziua victoriei
noastre românești, numele tău va fi rostit
și chipul tău ne va lumina bucuria.

UN CAMARAD



MEDALIOANE



Un brav sburător
italian
căpitanul pilot
**URBANO
MANCINI**

IN Sardinia, la o bază de aereo-torpi-
loare am cunoscut pe sburătorul
italian Urbano Mancini, cu câteva
momente înainte de a pleca într-o
misiune în largul Mediteranei.

Deși tânăr și numai căpitan, Man-
cini comanda cu mare prestigiu un important
grup de aereo-torpile, grup renumit în
întreaga aviație italiană pentru nenumerătele
„scufundări” de nave — de război și de
transport — anglo-americane.

Modest — așa cum sunt adevăratele exem-
plare ale bravurii — excelent camarad și
minunat specialist în arta de a torpila dela
mică înălțime vasele inamice, Căpitanul
Urbano Mancini reprezenta una din nădejdiile
aviației italiene, sortit să ajungă la cele mai
înalte comenzi.

Permanent în toate misiunile, neobosit
luptător — a făcut și campaniile din Abisinia
și Spania — Mancini avea la activul său
următoarele victorii:

- 9 vapoare de transport scufundate,
totalizând 120.000 tone.
- 2 cuirazate engleze scufundate.
- 1 vas port-avion avariat.
- 2 avioane Curtiss doborâte.

Acesta este statul de serviciu și bravură
al Căpitanului Urbano Mancini.

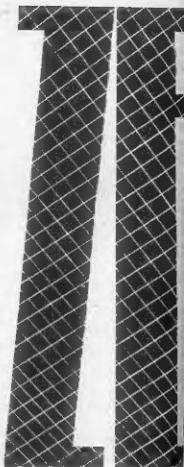
Ultimul mesaj — transmis din largul
Mediteranei prin radio — a fost: „Misiunea
execută; mă întorc!”

Nu a mai avut însă parte să-și revadă nici
camarazii și nici ostașii care-l adorau.

A căzut ca un erou, într-o luptă dură și
neegală, odată cu întregul său echipaj!

Camarazii sburători români înțeleg și se
alătură durerii aviației aliate italiene, căreia
li trimite caldul și frășescul lor salut!

AL. D.



M. S. Regia, Măreșul Conducător și oficialitățile primăriei desfășură trupele. (S.M.P.)

Echiparea unui avion pentru sber. (S.M.P.)

La formație trec mândrele noastre avioane de reconaștere (S.M.P.)



OF

AN



Trec parașutiștii... (S.M.P.)



Artilleria antiaeriană defilează în as-
tărușite coloane (S.M.P.)



Coloana unităților blindate
(S.M.P.)



Defilează drapelul unui regiment
de cavalerie (S.M.P.)

O compactă unitate de
parașutiști (S.M.P.)



Capitanul aviator Jorhonescu, comandantul unei escadrile de ...

(S. M. P.)

Neclintita camaraderie GERMANO-ROMÂNĂ

21 Noembrie pe un aerodrom Român — German

IN ziua de 19 Noembrie Rușii deslănțeau ofensiva de iarnă. Atacau cu efective mari în cotul Donului și Sud-Stalingrad. Ei profitaseră de o cază deasă care făcea opac infinitul stepei, iar canonada artileriei se auzea înfundat ca niște izbuciri

într'un munte de vată. Aviația noastră nu putea interveni decât cu riscuri mortale. Cu risipă disproporționată de oameni și materiale. Planoul era între 80—200 metri. Motoarele duceau gata în orice moment să intre în acțiune. Priveam cu disperare cerul de plumb. Uneori cortina grea a negurilor se subția

și o fereastră albastră se deschidea spre înălțimile asurate. Atunci un fior de speranță ne umplea inimile pe aerodrom, Stukas-uri germane și Messerschmidt-uri cu culori românești așteptau la fel unor paseri cu aripile întinse pentru zbor. Tancurile rusești erau la 18 Km. Perdeaua de ceață vibra ca o cortină în dosul căreia baletul sălbatic al morții a început. O supremă exaltare ne străbătea inimile, ne gândeam la patria noastră pentru mărirea și onoarea căreia ne batem aici în stea, la porțile Stalingradului. Cine va putea exprima vreodată nerozia acestui simț, ce cântec o va putea purta întreagă pe aripi de mătase?

Ceața s'a rărit ca o turmă de bizoni într'un pampas pârjolit de foc și secetă înouri de fum roșu 40 de Stukas-uri se ridică urlând și vibrând, săgetând norii. Atacă! Nu ne lăsam mai prejos. Capitanul aviator Șerbănescu sare cel dintâiu în carlingă urmat de locotenentul Berceanu și Adj. Mucenica. Slt. Firoescu cu aerul lui de adolescent aurăzător de parcă ar pleca la o vânătoare de fluturi pe luncile aure ale cerului și adjutantul Vinca Tiberiu au alergat în fața puhoiului de tancuri și coloane de mașini ce înaintau dinapre răsărit. Aerodromul vibra la unison cu inimile noastre. Dacă cerul s'ar fi deschis mai mult! Dar el rămănea întunecat ca o fatalitate, aviatorii au înfruntat fatalitatea cu un surâs, replica de totdeauna a acestei raze în fața destinului implacabil. Deia altă escadrilă au plecat locotenentul Agarici, Eftimescu și Murganau

Mecanici, soldați, armurieri stăteau în așteptare pe aerodrom cu ochii spre răsărit. Se vor mai întoarce? Câți?

Locotenentul aviator Berceanu s'a întors cu parbrizul apart și o dărd de sânge ce se prelingea de sub cască de piele. I-am spus că e rănit și l-am întrebat cum se simte. A surâs! I se părea un amănunt fără importanță. Atacase atât de jos încât fusese atins de un proiectil de infanterie în cap. A scăpat prin minune. Ai noștri și germanii veneau și plecau fără răgaz. Alimenta, decolau și plecau câte o celulă. Sublocotenentul Firoescu a făcut trei ieșiri la înamic. Seara a fost felicitat de comandantul de grup la conferință. Adj. Vinca a aterizat cu

radiatorul apart la 500 metri de tancurile rusești. Un camarad i-a dat repede o mână de ajutor. Stricăciunea a fost reparată sub foc inamic cu calm și în demănuare și avionul a revenit la aerodrom. Câteva echipaj s'au rătăcit în ceață.

La trei și jumătate în seară era noaptea. Ultimele avioane s'au întors din misiune. Au atacat cu tunurile de bord și mitralierele coloanile de mașini și infanterie ce înaintau alături de camioane germani în această zi de încordare extremă, când motoarele pare că vorbeau o limbă omenească înfrântă cu aburătorii. Aviatorii români s'au depășit înfruntând în același timp ceața complice și revărsarea maselor de oameni și mașini blindate.

Serg T. R. Bălan
Ion Reporter de război S. M. P. pentru Aeronautică

Adjutantul aviator Mucenice, unul din brevii noștri piloți din vânătoare

(S. M. P.)



În linia Regelui, ora de raport, la un grup rămas de vânătoare

(S. M. P.)



Instanțanem în escadellă...

(S. M. P.)



Intenționează să se sărbătorească la 20 ani de viață în viață, în București (S. M. P.)



FELDMAREȘALUL PRHEIM

PENTRU excepționalele merite de război, dovedite pe frontul de Est în special în cursul iernii care a trecut, generalul Colonel baron Wolfram von Richthofen a fost înaintat la 16 Februarie a c. la gradul de feld-mareșal. Este cel mai tânăr dintre mareșalii marșali Reich - are numai 46 de ani - și deține comandamentul eroicilor flote aeriene care luptă cu atâta îndrăzneală bravură contra bolșevicilor.

Frate cu celebrul as al aviației germane din trecut război mondial Manfred von Richthofen - a făcut și el parte din renumita escadrilă „tanque” fiind acela care a doborât la 7 Mai 1917 pe asul aviației engleze, căpitănul Albert Ball.

În 1920 părăsește codrele active ale armatei germane, pentru a reveni după 3 ani și a se consacra - împreună cu viitorii mari geți ai aviației germane la organizarea acestora în țările și cu toată modestia care-i caracterizează.

În 1925 trece, în mod serălnic, examenul tehnic obținând titlul de doctor-inginer și înaintat la gradul de căpitan. În momentul revoluției naționale sovietice este chemat în ministerul aerului condus de generalul Göring - ca și el ex din războiul trecut.

În 1936 se înrolază printre primii în faimoasa legiune „Condor” care va lupta contra bolșevicilor în Spania, devenind în 1938 - odată cu gradul de general comandantul forțelor aeriene germane din peninsula iberică.

În actualul război, poartă în „prajă” ale generalului Richthofen - mare specialist în acest nou mod de luptă - joacă un rol capital în căderea liniei Magot, decernându-i-se Crucea de cavaler a Crucii de fier la 14 Iulie 1940.

În 1941 corpul său de aviație pe care-l comandă acționează în Balcani, pentru a declara războiului sfânt să fie trecut pe linia de Est, unde celebrele „Stuka” au obținut succesele victoriei din Crimeea, la Kerchi, la ocuparea Sevastopolului și la apărarea legendară a Stahgradului.

Cel mai tânăr mareșal german a avut o viață dură de ostăz închinată exclusiv Patriei și intereselor ei, fiind prețuit de toți aliații rușii care-i cunosc și bravura, priceperii și sinceră lui camaraderie.

AL

Wolfram von Richthofen este cel mai tânăr mareșal german care a fost în război. Pilotul s-a înrolat cu pasiune.

(Luce)



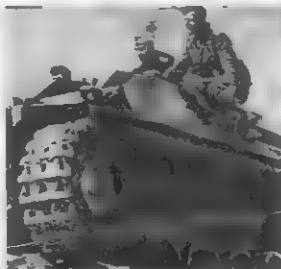
Înălțarea ge...

După mlaștea, vântuluri sursele și împătășesc
impreună.

ATȚII NOȘTRI



de vânătoare german murdar Graf
plușe



Tanc german înaintând în arși

Trupe alpine italiene transportate cu
coșoanele.



GENERALUL



M-am avut plăcerea să cunosc
pe teren un mare șef ita-
lian pe generalul de divizie
Aldo Urbani comandantul
aeronauticii din Sardinia.
Sburător și pilot efectiv
el însuși — așa cum sunt
de altfel toți șefii sbură-
torilor —

Orlu stătu în fața cu Ducele Mu-
sculint comandat aerului generalul Ur-
bani comandă cu mare prestigiu. La vârsta
de numai 44 de ani una din cele mai
mari și mai importante mari unități de
avioane italiene ce luptă în Mediterana.

În cele câteva zile care am avut cinstea
a fi oaspete glorioasei aeronauticii din
Sardinia am vizitat aproape toate cam-
pusurile de aviație de acolo, constatând
peste tot în organizația în executia
și chiar în suferința sburătorilor italieni
prăderea, marea de fier și înțelegerea
solitească a acestor valoros ofițeri ita-
liani.

Fate nu gel secret dar drept în aprei-
cieri. Călit într-o îndelungată și rodnică
activitate aeriană de pace și război,
dispunând de o pregătire tehnică supe-
rioară și înțelegând mai bine ca oricare
altul foloarea aeronauticii, a materialu-
lui și a sburătorilor — întrucât „trăit”
— întregă carieră în această armă
generalul Aldo Urbani poate ordona cele
mai grele misiuni, cele fiind executate
adună, fără umbră de murmur și cu
toată încrederea de către sburătorii ei.

Războiul aerian în Mediterana este
aspru, înarmat dispune de forțe nume-
roase și un material excelent cărora
numai calitățile de admirabili luptători
aerieni — imbrinate cu un material de
prim ordin și cu o conducere superioară
le poate face față. Numărul gloriozelor
scutite peste 350 morți printre care
un general de brigadă, doi comandanți
de regiment, șase ofițeri superiori și do-
uăzeci și cinci alții, arată patriotismul
clădit și contribuția eroică a sburătorilor
la stăruința din această înaltă. Căci pe
deasupra cunoscutei considerații și
datorilor strategice, în Sardinia — cu și în
toate avânturile Acestei domnie — o ambianță
eroică, hrănită de pasiune și credință,
irroz de fapte mărețe și de un total
devotament.

Acolo, în Sardinia, sâmburele acestor
forțe spirituale e datorat conducerii exem-
plare a...



Schitul Iolomicioara
(foto Pomuș)
Foto Maria Protopop



Parcul Carol I din București din grupul
plastic executat de sculptorul Poclarea
(foto Pomuș)

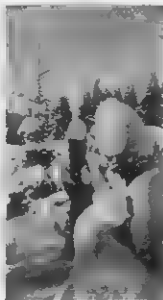


Lacul Herăstrău din Capitală
(foto Pomuș)

Paisaj de iarnă
în munți
(foto Pomuș)



Lacul Inogov
(foto Pomuș)



T
A
R
A

N
O
A
S
T
R
A



Port românesc



Vedere de iarnă din Abrud
(foto Maria Protopop)



Historic forest of
Clara Monastery



Sat ardelen Sănuț Român



ÎNȚĂLNIRI...

CIND eram mic, atât de mic că mama trebuia să mă ducă de mână la grădinița de copii, îmi aduc aminte că mă înfioram întotdeauna când treceam prin fața unei case mari, boierească, pe scările căreia, prin gardul de fier ce puteau vedea atât de bine câteva proiectile de artilerie cu focosul îndreptat în sus.

Mama îmi spunea că sunt din războiul trecut, de când a fost bombardată Constanța și că n'au făcut explozie.

Acasta a fost prima mea întâlnire cu proiectilele aviației.

A doua oară m'am întâlnit la Mariupol.

Deacea descinsesem din tren — urcasem dealul până la Comenduire — când o bombă de cinci sute de kg. a căsūt pe stradă doar la câțiva metri.

Nici de data aceasta însă bomba n'a făcut explozie — spre norocul Căpitanului Const Popescu și al meu — care am fost, totuși, acoperiți de moloșul zidului la adăpostul căruia, imprudent, ne adăpostisem.

Apoi ne-am întâlnit adeseori. Doar de câteva ori însă ne-au rămas voi imprejurările... „Printre lucrurile aduse din război: tot bagajul meu s'a redus la cânt a început într-o ladă de cartușe, am și o schiță.

Una destul de mare, de colțuroasă. — Eram la Gostagajewski. Jucam rhummy la o masă improvizată într-o livadă. Total depășindu-ne, jucând cu aria care întotdeauna l-a caracterizat Colonelul ne făcea o demonstrație.

În timpul acesta s'au auzit avioanele — „Sunt germane“! Ne asigură clevul T. R. Gavriluț. Erau însă avioane bolșevice care ne virtau în Kaukazia.

La o înălțime neașteptat de mică au declanșat bombelor și încărcăturile cu grenade.

Drumul se unduia deasupra țărâmului mărit... Ascultând fiecare basmul glădușilor: nepuse și doi mergeau încet odată cu inserarea. Albi — splendid în planșarea lor de grație — pe cărugi coborau bolid peste apoma mărit prințindu-și prada. Oamenii îmbătrânesc prin sfârșirea suferinței spuse cel în ochii căruia scânteii erau ca de cremene și umbra: stăpâna înserarea.

Un urut năprasnic. Peate tot era numai fum. Nu știu când m'am lungit la pământ în momentul următor, colonelul era peste mine.

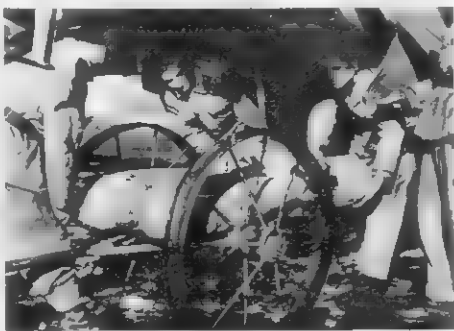
Avioanele abuzau cu o viteză înspăimântătoare.

Și în agomotul acesta infernal a venit altul mai grozav, mai cumplit.

Un avion atins izbutind mă mai sboare o oarecare distanță, e căzuse făcându-și explozie încărcătura.

Părea că s'a rupt pământul. Că n'o să mai rămână nimic. Schizele abuzau vălînd ca în Apocalipsa.

Un al doilea în flăcări și fum și-a frânt și el eșorul puțin mai departe.



Bombele sunt transportate cu încălzirea în avioane

(S M P — P K.)

Exploziile se țineau lanț. Pe urmă n'a mai fost nimic. Fierbinte, lângă mine, se infipsea în pământ schiza asta pe care am purtat-o, pretutindeni alături de celelalte trofee sovietice! ...un fluier, o busolă și o hartă.

La două ore după asta, cu trei soldați și un cheson de muniții mergeam pe drumul ce duce la Anapa. Ajunseserăm pe un mamelon când am zărit avioanele.

Am avut timp să tragem chesonul alături de șosea în șanț, și noi să fugim la cincizeci, o sută de metri.

Fiecare undă a putut.

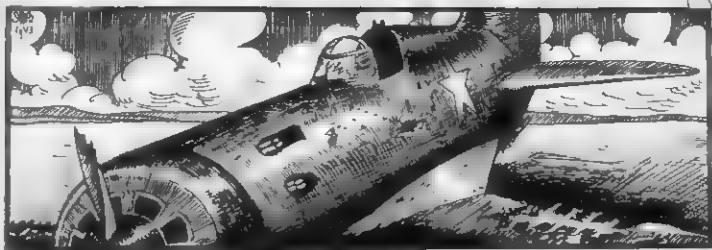
Perju găisec o groapă — și mă chema la el — dar am mai avut timp.

Cinci avioane se învârtau deasupra noastră. Singuri mei, pe tot pământul.

Noi și norocul nostru.

Rând pe rând avioanele își dădeau drumul asupra noastră într-un picaj amețitor.

Cum stam cu fața în sus și le priveam, aveam impresia că sunt niște păsări uriașe care se reped ca să în-



hațe prada. Unul după altul aparatele se apropiau vertiginos de noi pentru ca apoi printr'un viraj să se redrezeze...

Și de fiecare dată apucam... așa, așa va începe bombardamentul.

Nu mă mai gândeam la nimic.

Nu-mi mai aminteam nimic.

Eram întocmai acelor nemorocitori de soareci care stau prostiți, hipnotizați, în fața pericolului cel mare: pisica

Deodată mi-am dat seama că am la mine aparatul de fotografiat. Am îndreptat obiectivul către cer. Am apăsat, automat, de patru ori pe declanșator

După asta n'am mai avut ce face. Terminasem totul, așteptam.

Mă învățasem cu acest, într'adevăr, plutitor pericol și... așteptam.

În clipa imediat următoare mi-a trecut prin minte că va fi sărit chesonul cu muniții...

Nu știu nici azi, lor fi văzut ori nu i-am dat importanță?!... dar peste câteva minute (și câte vecnici!) și au luat șorul într'acolo de unde veniseră.

Poate cântau artileria noastră care bătea Anapa...

Era o după masă de August

Cu soare dogoritor, umbră îmbietoare, și lipsa unei vite la cazan.

Atunci, m'am dus cu Alexei, un român întâlnit prin părțile acestea, la marginea satului unde păștea o cireadă. Ne-am ales un vișel și ne întorceam mulțumiți.

În dosul unui sapiaz o fetiță cât un gândăcel, plângea de credea: că are să i se spargă pieptul

M'am apropiat de ea și în vreme ce căutam în buzunar fișicul de bomboane din ziua aceea, am întrebat-o de ce plânge.

Vitelușul era al ei; i-l dăduseră băieții noștri când împărșiseră, cu două zile înainte, popoiașii din Krumkaja la horul de vite.

Bineînțeles, că i-am dat imediat mapi, că i-am dat toate bomboanele și o hârtie de nu știu câte ruble.

Și cum sunt copiii, din plănsul acela sfâșietor, Luaba începu a râde ca un soare... Mi-a dat chiar o poză,

în timp ce mamă-sa și bunică-sa, o femeie uscățivă și cu ochii bilanți, mi-au mulțumit atât de mult.

Lă se părea defirese...

„Să le dau vișelul înspoi!

Șă fiindcă eram povaiți după carne și eu n'aveam ce face în după masa aceea, am mers vreo doi kilometri până la kolhoz de unde am luat o altă vici.

Când să ne întoarcem, avioane sovietice au vrut să se apropie de Krumkaja, dar antiaeriana germană și română au fost necruțătoare.

Privem admirativ...

Deodată au apărut Messerschmidt-urile...

De unde nici n'am văzut.

Cu viteza lor, în curând au ajuns bombardierele înamice care n'au risipit imediat.

Antiaeriana grea trăgea în negriture...

— „Au oare, nu ne-or face nouă asta ceva?" Imi spuse Alexei arătându-mi în sus.

În soare, căzând, fliuturau schije de la antiaeriană.

Un pod providențial, era doar la câțiva metri. Ne reparam sub el în clipele următoare țărâna era împropăcată de schije.

Am scăpat!

Luaba... Luaba... cum îți mai străluceau ochii de copii când râdeai în soare!

Oare mânușele tale n'au îngemănat în rugă pentru noi, sau doar gândul tău ne-a apărat?

În noapte, ceasul este unu, mergem pe un drum cumpit cu văi și dealuri împădurite.

De ori unde poate interveni surpriza

Noi patru și căruța...

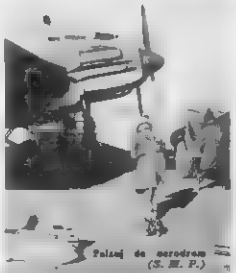
Deodată vorbe în șoapte.

Opriți. Degetul se înclătează pe revolverul mitralieră.

Somăm cam în același timp când și noi suntem somați.

Cuvintele românești sau înrucizate.

Mai mult — după un dămb odihnindu-se, cei pe care-i credeam suspecti nu sunt de cât ostașii escadronului întâu, dimpreună cu co-



Plaza de aerodrom
(S. M. P.)

mandamentul lor Căpitanul Daniel Chura și sublocotenentii, comandanți de plotoane.

Au patratat toată ziua. Bucătăria nu i-a putut găsi.

Sunt epuzați.

Mergem cu ei; tuturor le dau porții; doar cu mine e popotă! Domusci, camarad de gcoală militară este fericit... Ce a mai umblat astăzi cocostărcul ăsta... care pe cât de bun este la front, pe atât de bună are și inima

Urcăm în căruța câțiva oameni care aproape că nu mai pot merge.

După busolă, hartă și căpitanul Chiru, ajungem — în fine! — la comanda regimentului

Sunt toate escadronurile aici. Colonelul Carp ordonă și se execută: — Toată mâncarea adusă de popotari să fie distribuită soldaților din escadronul întâu, escadronul cu care venisem, singurul care nu mănăcase în ziua aceea

Odată cu dimineața, avioanele înamice ne caută, dar aici în pădure suntem atât de bine camuflați...

Se cercetează harta, se dau secsoarele escadronelor și la... drum și luptă.

Artileria înamică bate groaznic, și ineficace!

EUGENIU V HARALAMBIE

Cpt. av. Crihană și Cpt. av. Dan Scurtu
cu un aburător german



OVIZITĂ la una din cele mai brave flotile de aviație românească este nu numai interesantă, ci și foarte plină de învățăminte, și de-a dreptul emoționantă. O asemenea vizită este un reconfortant tonic pe care noi, cei care însemnăm aici faptele de arme și aripile ale bravilor noștri luptători aerieni, suntem bucuroși că li putem împărtăși cu nume-roșii noștri cititori.



Lt. Col. av. IORDĂCHESCU

ne-am bucurat de a fi puși în situația să vedem realități despre care se vorbește prea puțin sau deloc.

Ziua aceea era acoperită de nori și de undeva, din fundurile Bărăganului vântul quera o monotonă și tăioasă arie de câmpie.

Directorul nostru, domnul Comandor aviator Demetrescu, ne înțelegea că-lea cu un telefon la flotilă, iar,

după prelabilele și folositoarele instrucțiuni, sburăm spre marginea orașului, într-o mașină de piață cu, confratele Gion și reporterul fotograf Tat. Constantinescu.

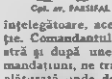


Master LUCA ȘT.

devăratele înțelepciuni sburătoare și pe aceea provizorie de cicero.

Bine că te văd, i-am zis... și bucură că au cine să-mi împerească drumul. Îi prezint pe Gion și pe Titu. Gion a scos plaiușii și i-a trântit pe loc o... caricatură, iar Titu, consemnează evenimentul într-unul din reușitele-i instantanee. „Leika” lui nu dă greș niciodată.

După ce ne amintim cu emoție și hăre peripețiile unei misiuni făcute împreună dealungul Mării de Azov, Cio-cănel, jovial și îndatoritor, ne conduce la comandantul locuitor al flotilei, locot-comandorul L. Și aici aceeași primire înșelătoare, aceeași bună dispoziție. Comandantul știa de vizita noastră și după unele prelabile recomandațiunii, ne trimite într-o cameră alăturată unde după un brou destul de minuscule, tronează voinic și moldovan, căpitanul Crihană unul din cei mai aprigi și hotărâți comandanți de grup aerian de pe front.



Cpt. av. PĂRISFAL



Adj. av. GOLDU D.

Cu o vorbă molcomă și cu gesturi certe, după o introducere de bun venit, căpitanul acesta comandant de formație aeriană din prima zi a războiului, el însuși aburător de prima linie, ne povestește unul din cele mai mărețe episoade ale campaniei noastre aviatice dela Stalingrad. Dacă normele imperioase ale timpului ne-ar permite, am putea să arătăm ce a făcut acest grup de bravi aburători și din ce situațiuni critice a eșit, fără ajutor

venit din afară, ci numai cu utilizarea rațională și calmă a propriilor mijloace. Totuși vom poseda aici că formația aeriană a căpitanului acestuia în palmare patrule și patru avioane înamic doborește, că din formația aceasta fac parte bravi vânători aerieni căpitanul Dan Scurtu, căpitanul Stătescu, S.-Lt. Piroscu, S.-Lt. Enescu, Adj. Vinca Tiberiu, Adj. Mălăeșcu, Dr. Cezarie, toți autori a numeroase victorii aeriene.

Dar bravura cea fără de seamă a grupului este aceea din zilele de 21, 22 și 23 Noiembrie anul trecut, când cu proprii mijloace unitate iese dintr-o situație extrem de critică, cu pierderi neînsemnate față de amplasarea luptelor în cari aviatorii au luat arma și au luptat în tranșee ca infanteriști, alături de sburătorii unei formațiuni germane învecinate.

„Era un iad de foc, ne povesteste molcom Căpitanul Crihană... Un foc revărsat din turele a zeci de tancuri, cari totuși au fost învinate treptat și în respect de bravi noștri aviatori transformăți în infanteriști, până atunci când întreagă formația a fost evacuată”

Povestirea plină de avânt și totuși calmă, logică a căpitanului acestuia curge ca un fluviu imens. Îl ascultăm, în vreme ce confrății mei, pictorul și fotografii, își fac datoria cu grabă și meșteșug.

După aproape o oră de convorbiri pline de învățăminte, ne amintim că



S.-Lt. mac. REMUS M.

STILA DE VÂNTOARE

Text LADMISS ANDREESCU
Caricaturi: GION



mai avem și alte treburi, ne luăm ziua bună de la convorbitorul nostru care ne întinde o mână voinică și caldă și conduși de Popescu — Ciocănel, o luăm spre comandamentul grupului de alarmă.

Aci găsim pe căpitanul aviator Ștefănescu, comandantul grupului, pe care îl cunoașteam de pe vremea cu o trează subprică de sublocotenent și numai de 22 de ani la activul vârstei sale.



Adl. av. CINTESĂ ȘI

gur, ne îmbrățișăm fericiți.

— Vă stăm la dispoziție, cum doriți, se oferă bucuros comandantul grupului. Îi mulțumesc călduros, în vreme ce și aci confrății mei își fac din plin datoria: unul cu creionul și gumă, celălalt cu „Leica”



Cpt. av. TEODORU

Pe aerodrom, mare animație. Avioanele — bravele noastre avioane de vânătoare, cu motoarele în „relenți”, stau să împungă zărea la cea mai mică avănciere a manetelor și manșei, alinate frumos în fața hangarelor, în vreme ce, deoparte alte avioane sunt gata „pentru



Maestru PETRE

orice eventualitate”, cum ne explică sublocotenentul aviator Florescu, un tânăr cu un chip energetic și numai nervi în toată ființa lui. În jurul avioanelor treblăușe harnici mecanici. Descopăr căpiva vechi camaras: Sublocotenentul Marin Remuș și Maestrii Luca Ștefan și Gică Simulescu. Piloții formați — toți tineri, numai svăsenet și viață, — jumătate echipați: bustul și capul, pentru că picioarele este bine să fie mai maniabile în carlingă. Identific printr-ei pe sublocotenentul aviator Brezeanu — un

om de oamăbilitate potrivită temperaturii său — și adjutantul Iliescu.

Sburătorii noștri tineri și cu lumină pe chip, glumesc, spun bancuri sburătorești și sunt gata să jăgnească în înălțimi dacă nevoile ar cere-o. Dar ceral este liniștit, acoperit totuși cu nori simili.

În camera piloților aflăm un alt grup de sburători.

Stau fatigați în chaise-longue și, cu ochii semni, cercetează zărea.



Adl. av. IONUȚA I.

zero căruia Gion se luptă să-i prindă o caricatură în lână cât mai caracteristică.

Adjutantul Cînteză — iată un nume adevărat carierei de sburător!

— se perpelește în jurul sobei uriașe de teracotă. Lângă el, adjutantul Ion Ionici și adjutantul Manu

Într'un colț, într'o gușă cu fete desigur, controversază,

adjutanții Pavel Turcanu, Dumitru Goloșii și maestrul Grabcev, un basarabean care are ceva de răsunat dincolo de Nistru

După vizita de rigoare, care a fost destul de lungă și plină de învâlmăminte, ne despărțim de bravi sburători de serviciu și coborim în camera comandantului de grup.

Ciocănel ne conduce la comandament. Aci suntem primiți de comandorul R... care se întorsese între timp. Domnia-sa ne invită la o mică convorbire despre flotilă și sburătorii ei. Ne vorbește cald și entuziasmat despre faptele de aripi ale sburătorilor flotilei, despre dăruirea căpitanului Crihană, și despre felul în care au obținut crucea de cavaleri ai „Virtuții Aeronautice” sbu-

rători de talia căpitanului Marin Ghica, a cărui escadrilă numără peste 37 avioane inamice trimise la sol, căpitan Virgil Trandafirescu pe care l-am cunoscut într'o seară de toamnă în compania regretatului nostru prieten Ion Istrățeanu și el sburător al acestei flotile, căpitanul Alexandru Manoliu, cel cu peste 60 misiuni la inamic, dispărut deasupra Stalingradului, căpitanul Emil Georgeșcu, fostul comandant al faimoasei escadrile



S.L. av. BREZEANU

53, care se bucură de circa 54 victorii aeriene, locotenentul Nicolae Polixu care are la activ peste 100 misiuni la inamic, peste 36 lupte aeriene, și 8 avioane trimise

la pământ de mitralierele lui; și el căzut recent undeva în stepe rusească. Domnul comandor R, ne înșiră

faptele de arme ale sublocotenentului Vintilă Brătianu, care în cele peste 23 lupte aeriene și peste 100 misiuni la inamic, a doborât patru avioane dușmane, sublocotenentului Ion Maga, un adevărat munte de om, care nu s'a dat înapoi să culce

opt avioane dușmane, adjutantului Andrei Rădulescu, cel cu 11 avioane bolșevice doborâte, adjutantului Tiberiu Vinca, autorul a cinci victorii aeriene, adjutantului Constantin

Lungulescu care a doborât patru avioane dușmane, adjutantului Pomuș cu cinci avioane dușmane distruse, adjutantului Ștefan Greceanu, tot cu cinci avioane doborâte,

adjutantului Ion Mucenica, autorul a șapte victorii aeriene, adjutantului Costica Popescu cu trei avioane dușmane trimise la sol.

Dar comandantul flotilei ne vorbește, în termeni deosebit de călduroși de cavalerii morți: Lt.-Comandorul aviator AL. Poșteanu și adjutantul aviator Eugen Camencianu cel care a doborât 10 avioane dușmane.



Adl. av. ȘCULU N.

Este impresionantă spovedania comandorului, prin felul ei, prin atitudinea optimistă, prin încrederea care se degajază din ea.

Noi o consemnăm aici ca un tonic pentru toți cei care în victoria nedemnită și întreaga aripilor noastre

Cpt. av. STĂNESCU H.

Când am eșit dela comandorul R. ne-a luat în primire tot Ciocănel

În biroului lui am aflat pe căpitanul Toma Lucian actualul comandant al uneia din gloasele escadrile ale acestei flote

Gion l-a prins din coadă. Tot aici aflăm pe locotenentul Văcaru și sublocotenentul Maga. Pe coridor dăm peste căpitanul Agarici care trece grăbit spre aerodrom. Când discutăm mai aprins cu Toma Lucian care și el este autorul a patru victorii aeriene, cu 86 misiuni la înamic și cu 22 lupte aeriene, intră pe așă căpitanul aviator

Teodora. Il primește prompt tot Gion, ca... bărtie și creion. Sub grafitul lui Gion un profil făcut parca pentru o caricatură de artă, la flintă într-o jumătate de minut.

Căpitanul Teodora se bucură și face mare baz. Așa sunt toți veseli și gata de glumă ca în clasa patra de liceu.

Daar când sus. sunt trimiși să-și măsoare forțele cu acelea ale dușmanului, o, atunci copiii a-cepția iremediabilă știu ce au de făcut. Au dovedit din plin ca fapta, cu prețul vieții, că întrădevăr știu care li-a răscol

Când am plecat, ne-a strâns mână tăcut și grav, căpitanul Parasfal, iar maestrul Petre ne-a făcut o beza de lângă avionul lângă care mesterea

Magana sublocotenentului Brezcanu ne-a scos în oraș, în viața și plini de încredere în

victoria finală a armelor și oamenilor noștri

Ad. av. MARIU L.

Maestrul GRABCEV

Cpt. av. AGARICI H.

Cpt. av. SOZIRO

Ad. av. TURCARU P.

Ad. av. X

NIKI BATAJON

În oraș era forțată mare. Zecile de mii de oameni alergau după rosturile lor zilnice sub acutul ocrotitor al celor ce acolo, la marginea orașului, stau de pază, neadormiți.

Ciocănel, la despărțire ne-a îndemnat zămbind

Să mai poftiți pe la noi

Ad. av. TURCARU P.

Cpt. av. SOZIRO

Ad. av. X

NIKI BATAJON

Ad. av. X

NIKI BATAJON

Ad. av. X

NIKI BATAJON

Ad. av. X

NIKI BATAJON

Informațiuni

(Urmare în pag 25)

3. — Candidații admiși la acte, vor trebui să îndeplinească la intrarea în școală condițiile psihofizice cerute pentru practica zborului fără motor. Vizita medicală se va face pe terenurile de zbur de către medicii respectivi.
4. — Pentru brevețele „C”, remorcaș cl. I-a și pentru antrenament, candidații vor anexa la acte brevetul ce posedă.
5. — Cererile candidaților pentru brevetul „B” însoțite de acte vor fi înaintate la școlile unde candidații doresc să fie pregătiți, cu cel puțin 20 de zile mai înainte de începerea activității seriei alese.
6. — Cererile însoțite de acte pentru brevețele „C”, remorcaș cl. I-a și pentru antrenament, se vor înainta la Comandamentul Tineretului Aviație Român Str. Ioan Ghica Nr. 5 București, cu cel puțin 25 zile mai înainte de începerea seriei respective, în care ar dori să fie pregătiți.
7. — Pentru obținerea brevetului categoriei „B”, se admit ca candidați — un număr limitat de 30 — la școlile de zbur.

Elevii vor urma școala de zbur fără motor la Cernăuți, fiind interne, iar cererile cu actele respective vor fi înaintate la Comandamentul Tineretului Aviație Român până la 15 Iunie a. c. 9. — În școlile de zbur fără motor indicate mai sus se admit pentru brevetul B, C și pentru antrenament și candidați de origine etnică germană și italiană, conform normelor fixate de Subsecretariatul de Stat al Aerului.

Cererile acestora și actele respective identice sau echivalente celor cerute românilor etnici, se vor înainta la Comandamentul Tineretului Aviație Român Str. Ioan Ghica Nr. 5 București, conform prevederilor art. 6 și 7 de mai sus.

10. — Pentru elevii școlilor de zbur fără motor care vor fi pregătiți în acest an, în raport cu necesitățile obținute, se vor acorda și avantaje de transport la înapoiere.



MARE SUCCES
DE LIBRĂRIE
SI CRITICA

OBTINE VOLUMUL
DE PROZA

OCHIUL DIN NEGURI

de LADMISS ANDREESCU

Editura OFAR

ULTIMELE EXEMPLARE ALE
EXCELENTEI CĂRȚI DE RASBOLU

ARIPI ROMĂNEȘTI
ÎN LUPTĂ

de C-duc av. AL. DEMETRESCU

AU FOST TRIMISE ÎN LIBRĂRII
Editura MARVAN

Construcția și înălțarea amelor

34

umare și sfârșit

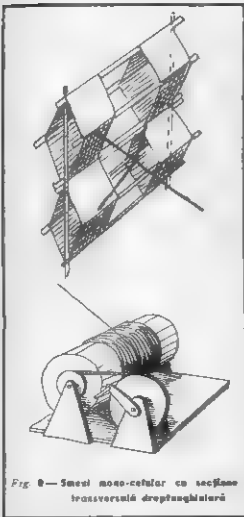


Fig. 8 — Smeul mono-celular cu secțiune transversală dreptunghiulară

real, atât timp până când țese din zona ascendentă a curentului aerian și apoi cade cu sfiora liberă neîntinsă. Smeul revine apoi, iarși, în poziția lui normală de zbor, până la svirea smei sau vânt ascendent. Natural că pentru astfel de smee, cari se urcă foarte ușor, trebuiește multă sfioră, în cânt este necesar a construi un motor cu sfioră, după cum indică figura 8.

O altă formă de smeu mono-celular, în trebuință și pentru sondaj aerologic, este arătată de figura 8.

O secțiune transversală a acestui smeu nu reprezintă un pătrat ci un dreptunghi. Astfel înălț suprafețele laterale sunt mai mici decât cele ventrale (frontale) și dorsale.

Un asemenea tip de smeu nu poate să zboare într-o mișcare decât numai prezenta suprafață ventrală, adică una din cele 2 fețe mai late ale dreptunghiului.

Gura smeiului se confecționează din 4 brațe de sfioră, având la capătul celor 2 brațe de jos o fărâșă. Pentru ca smeiul în un vânt prea tare să poată rezista, la înălțarea lui. În figura 8 s'a arătat cum se înălță această fărâșă aplicată la gura smeiului.

Cu cât smeele de acest tip vor avea suprafețele laterale mai mari, cu atât condițiile de susținere lor în aer vor fi mai bune. În acest caz este necesar ca a smeele cu o lățime prea mare să se utilizeze câte 6 baghete longitudinale, pentru că astfel smeele nu vor fi suficient de rezistente.

SMEUL CELULAR CU ARIPĂRE Nr. 2

Acest smeu este format din mai multe planuri, având forma unei cutii, ca și toate celelalte smee celulare.

Pentru construcția lui sunt necesare baghete din lemn ușor, dar rezistente de dimensiunile următoare:

- a) 4 baghete $6 \times 3 \times 1000$ mm. lungime,
- b) 3 " $6 \times 3 \times 760$ " "
- c) 4 " $6 \times 3 \times 500$ " "
- d) 1 baghetă $6 \times 3 \times 250$ " "

Mai trebuiesc câteva bucăți mici de placaj de 1 mm., tampoane mici de 10—12 mm., clei de tămplărie, cașcioase, sfioră etc.

Întâi, se construiesc scheletul smeiului, după cum este indicat în figura 9, care este format din 2 rame dreptunghiulare, bătute una în alta. Fiecare din aceste rame este alcătuită din câte 3 baghete și anume 4 laterale și 2 în interior.

Rama verticală se deosebește de cea orizontală, prin faptul că ea dăruie este construită din 2 baghete mari de câte $6 \times 3 \times 1000$ mm., lung și 4 baghete mici de câte $6 \times 3 \times 500$ mm. lung., iar secunda constă din 2 baghete mari de câte $6 \times 3 \times 1000$ mm., 3 baghete mici de câte $6 \times 3 \times 750$ mm., lung și 1 baghetă mai lungă de $6 \times 3 \times 1250$ mm., lung., ale cărei capete vor servi la confecționarea celor 2 aripăre ale smeiului.

Pentru o mai bună înțelegere se înfățișează dimensiunile ramelor în figura 10 lit. A și B.

Începem prin construirea ramei cu dimensiunile de 1000×750 mm.

Modul de legătură al baghetelor este indicat în figura 9 lit. A, procedând la facerea câte unei tăieturi în fiecare baghetă, apoi se ung cu clei tăieturile sau bucurile de incastrare și se lipesc una peste alta. Pentru a spori rezistența, se întărește fiecare legătură cu câte o bucăță de placaj, după cum se arată în figura 9 lit. A, pe care o înălțăm prin câteva tampoane.

Rama a 2-a se lucrează la fel, însă, înălțând înălțimea una din baghetele laterale de 1000 mm. lungă, pe care o vom fixa după ce se va introduce această ramă în prima.

Pentru a se încadra cele 2 rame una în alta, se aplică romburi de placaj ca în figura 9 lit. C, cari se lipesc cu clei

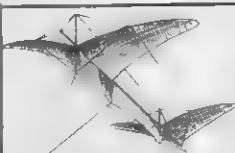


Fig. 9 — Scheletul smeiului celular cu aripăre Nr. 2

și apoi sunt bătute cu tampoane la mijlocul celor 4 laturi lungi de câte 500 mm. ale ramei a 2-a.

Cele 3 laturi lungi de câte 750 mm. și cea de 1250 mm. ale primei rame sunt fixate prin triunghiuri mici de placaj prin cari trec tampoane mici.

Învelirea smeiului se face cu hârtie rezistentă, tăind-o după dimensiunile scheletului și lipind-o cu clei pe cele 4 fețe, astfel cum se arată în figura 10 lit. C. În locul hârtiei se poate utiliza pânăși (tăind-o la fel după dimensiunile scheletului), însă, aplicația ei se poate face aceluiași se încheieturi, după care apoi se înbracă pe scheletul smeiului.

Marginele celor 2 aripăre se formează legând câte o sfioră de capetele baghetelor, obținându-se astfel forma unui triunghi, pentru care se lipesc hârtia sau pânăși.

Pânăși trebuiește să fie bine întinși și după învelirea dată cu spanac sau scrobărit înainte de a fi aplicată, pentru a o face impermeabilă.

Felul în care este legată gura smeiului

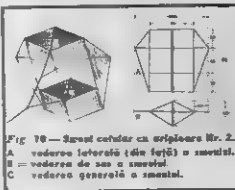


Fig. 10 — Smeul celular cu aripăre Nr. 2. A — vederea laterală (din față) a smeiului. B — vederea de sus a smeiului. C — vederea generală a smeiului.

sau sfioră de susținere pentru înălțare se indică în figura 9 lit. d.

Și acest smeu se ridică și își menține echilibrul în zbor, fără roadă.

SMEUL BICELULAR

Construindu-ne după construcția smeiului mono-celular, se poate construi un altul dublu, numit bicelular, a căru înălțare este ilustrată în figura 11.

Capetele baghetelor celor 2 smee sunt lăuate mai lungi, pentru a fi unite prin câte o pîndră orientată sus și jos.

Acest smeu s'a arătat aripăre.

SMEUL CELULAR MIXT

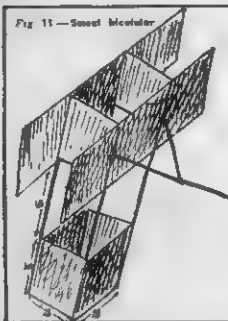
Construcția smeiului celular mixt se asemănă cu a precedentelor.

Lungimea celor 4 baghete este de câte 128 mm. fiecare, din care se acoperă cu hârtie sau cu pânăși câte 40 cm. la cele 2 capete, rămânând neacoperită la mijloc o porțiune de 48 cm. numită teraestra câmpului interior a smeiului.

Celelalte dimensiuni sunt arătate în figura 12.



Acest smeu se construiesc din 4 bețe de salcie sau de bambus ale căror capete și mijloc sunt unite cu sfioră după cum este indicat în figura 13. Bețele transversale, cari formează marginea frontală sau dorsală de atac ale aripilor se în-



covoale spre înapoi cu sfîrșit, începînd
de la vîrfurile laterale exterioare.

Marginea dinapoi sau bordul de scurgere ori de fugă al cosii este format de-așezământ dintr-o coadă de sfoară.

Gura omului se fixează de vârful sau
nasul corpului și de punctul de sacruci-
care al bețelor ce alcătuiesc corpul sau
funelului omului.

Arpitle trebuie să fie suficient de flexibile, pentru că în șor să poată fi ușor umflată de vânt deoarece contrar, smulț este posibil să cadă într-o parte și deci m'ar mai fi echilibrat spre a avea sușinerea necesară aborului.

SMENI TAKDEM

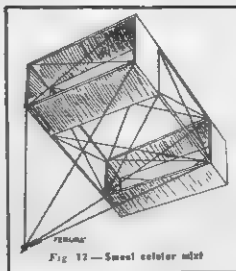
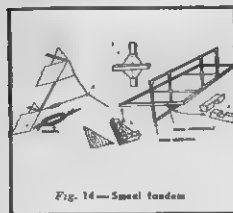
Un tip de ameu asemănător dar mult mai stabil este ameu tandem, reprezentat în fig. 14. Aripile sunt dispuse într-o formă de V-en, cu ajutorul unui sistem de sfori. În loc de sfori se poate întrebuința un conditiu mult mai bun: bunc gumelastic, astfel că aripile își pot modifica așezarea în raport cu intensitatea vântului. Aripile frontale pot fi profilate mai curbat, prin îndolirea baghetelor sau lonjeroanelor au-

Există o multitudine de forme diferite de surce, dar tipurile descrise aici sunt cele mai obișnuite.

CARUCIOR AERIAN PENTRU AEROMODELE INALTA CU SMEE

Dacă reușim să construim un amen, care să se înalțe în bune condițiuni putem să-l utilizăm să ridice aeromodele, în scopul de a realiza zboruri mai mari.

Un asemenea aeromodel are avantajul de a lucra automat, astfel că nu este nevoie ca permanent cineva să fie tras joasă în acest sens explicațiile respective sunt date în figura 15.



Principalul de funcționare al acestui aparat este acela că aeromodelul este împins de vânt în ansa dealungul alorilor, întocmai ca o scuterie și ajungând la gura șanțului acționează un dispozitiv, grație căruia aeromodelul ridicat este declanșat de vânt și cade ; iar, apoi, răsări căruciorul al șanțului aluneacă singur înapoi jos.

La ambele capete ale unui băghe-
te de lemn de ap-
roximativ 500
mm lung, x 5 mm.
x 5 mm, se aplică
respectiv câte o
agrafă de sârmă,
care servește ca
anclă pentru a fi
aforă pentru susține-

rea dispozitivului
Cu ajutorul acestor
alunecătoare
dispozitivul este purtat de-a lungul sticlei
ameului.

Perpendicular la bagheta longitudinală se fixează o altă baghetă transversală, a cărei lungime este de vre-o 500 mm, și la ale cărei capete sunt montate 2 copci de sârmă, cari sunt orientate vertical spre la joa și au rostul ca acromodelul împins de vânt să provoace transportul căraciorului mai departe pe așofa șmirului.

Apoi se procedează la tăierea din tablă albă a 2 feruși în formă de L (a), precum și o ferăstră dublă (b), cari sunt montați

[illegible][illegible]

ALPHACATOR
FE STORM

DECLAR

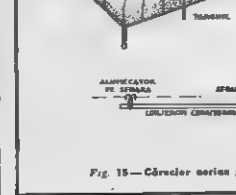


Fig 13—Sine curve

la bagheta longitudinală, după cum se vede în schițele din figura 15.

cară se face mențiune mai sus, este introdusă vârma de oțel a dispozitivului de decanare. Capătul lung de sus al arăstă-

slime se curbează, înconjurând sferele
amestecului, iar la lovire este foarte inapo-

de smu, provocând deslăcerea aeromodelului, care este

Informații

34

Tute persoanele și instituțiile de stat sau particulare care doresc să se aboneze la revista Aripa Rumâniilor, sunt rugate să achite costul abonamentului odată cu înscrisura pe lista de abonați.

Revista se va mai servi decât abonamentelor pe plan abonamentului la zi.

Rugăm pe acțiunile de stat ca toate persoanele și instituțiile de stat sau particulare care au o achita restanțe de abonament pe anul trecut și anul în curs, să ne expedieze sumele fie la adresa revistei, prin mandat poștal, fie prin cont c/c n. 1326.

Se aduce la cunoștință tineretului aviatic român, că la campania de zbor a acestui an, vor funcționa școlile de zbor fără motor indicate mai jos pentru obținerea diferitelor categorii de brevete unde toți elevii vor avea grădii; hrana, cazarea, instruirea și echipamentul de zbor pe tot timpul pregătirii. De asemenea toți elevii școlilor de zbor fără motor vor fi considerați în timpul activității de zbor ca prezenți la instrucția premiară, la munca și educația obligatorie programată de instituțiile Statului. Posesorii brevetului de pilot de zbor fără motor categoria „C” vor fi preferați la intrare în școlile de zbor cu motor. În școlile de zbor fără motor, elevii vor fi uțera.

1. Pentru obținerea brevetului de zbor fără motor categ. „B” este nevoie de 45 de zile. Sunt locuri disponibile în seriile și școlile indicate mai jos:

1. Școala de zbor fără motor Brad (Asoc. Av. Mica-Brad, Jud. Hunedoara)
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

2. Școala de zbor fără motor Petroșani. (Aeroclubul Petroșani Jud. Hunedoara)
— 15 August — 1 Octombrie

3. Școala de zbor fără motor Gralova. (Aeroclubul Olteni, Calvoa)
— Seria 15 Iunie — 1 August
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

4. Școala de zbor fără motor Câmpina (Asoc. Av. A. R. P. A. Câmpina)
— Seria 15 Iunie — 1 August
— Seria 15 Iunie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

5. Școala de zbor fără motor Căluțeni. (Asoc. Av. C. F. R. — Iași)
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

6. Școala de zbor fără motor Sân-Petru (Aeroclubul Brășov, Str. Crișan Nr. 30)
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

7. Școala de zbor fără motor Gilești. (Asoc. Av. C. F. R. Bnc. Str. Barbu Catargiu, 7)
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

8. Școala de zbor fără motor Cernăuți. (Aeroclubul Bucovinei la Aerop. Cernăuți)
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie (pentru fete)
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

9. Școala de zbor fără motor Vărdia. (Aeroclubul Neția U.R.)
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie

10. Școala de zbor fără motor Arad. (Asoc. Av. C. F. R. Atelierele C. F. R. Arad)
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 1 Octombrie

11. Școala de zbor fără motor Dădărești. (Ciopea. A. R. P. A. Bnc. Cămin Dădărești Nr. 83)
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

12. Pentru obținerea brevetului de zbor fără motor categ. „C”, este nevoie de 45 zile. Sunt locuri disponibile în seriile și școlile indicate mai jos,

a) Școala de zbor fără motor Brad.
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie

b) Școala de zbor fără motor Petroșani.
— Seria 15 August — 1 Octombrie

c) Școala de zbor fără motor Căluțeni.
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

d) Școala de zbor fără motor Sân-Petru.
— Seria 15 Iunie — 1 August
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie

e) Școala de zbor fără motor Gilești.
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie

f) Școala de zbor fără motor Arad-Mocrea.
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

g) Școala de zbor fără motor Dădărești. (Ciopea)
— Seria 15 Iunie — 1 August

13. Pentru antrenarea piloților categ. „C”, este nevoie de 30 de zile. Sunt locuri disponibile în seriile și școlile indicate mai jos:

1. Școala de zbor fără motor Brad
— Seria 1 Septembrie — 1 Octombrie

2. Școala de zbor fără motor Căluțeni.
— Seria 1 Iulie — 1 August
— Seria 15 Septembrie — 15 Octombrie

3. Școala de zbor fără motor Sân-Petru.
— Seria 15 Septembrie — 15 Octombrie

4. Școala de zbor fără motor Vărdia.
— Seria 15 August — 15 Septembrie

5. Școala de zbor fără motor Arad-Mocrea
— Seria 1 Septembrie — 1 Octombrie

IV. Pentru obținerea brevetului de pilot planor remorcat el. 1-a (remorcat avion), este nevoie de 45 zile. Sunt disponibile locuri în seriile următoare:

— Central Preaviatle T. A. R. Cluj-Nei.
— Seria 1 August — 15 Septembrie.
— Seria 5 Septembrie — 1 Noiembrie

V. Condiții de admitere în școli, pentru obținerea brevetelor „B”, „C”, „C” remorcat el. 1-a și pentru antrenament. Candidații pentru școlile de zbor fără motor, vor trebui să îndeplinească următoarele condiții:

1. — Să fie la data de 1 Iunie 1943 absolvenți a cel puțin 4 clase liceu teoretic, comercial, industrial, normal sau 4 clase școala industriei 1 A. R. sau C. F. R. — Vârsta acestor candidați va fi cuprinsă între 16 ani—împliniți la 1 Iulie 1943—și 20 ani — de împlinit la 1 Noiembrie 1943

Pentru studenții Politehnicii, Universității, A. R. F. și Institutelor superioare, vârsta va fi până la 25 de ani — de împlinit la 1 Noiembrie 1943.

Pentru ingineri, profesorii învățământului secundar și din cel secundar profesional, vârsta va fi până la 25 ani — de împlinit la 1 Noiembrie 1943.

Pentru dovedirea vârstei se va anexa o copie legală după actul de naștere, sau adeverință înregistrată legal și stampilată de școala sau autoritatea unde se află după actul de naștere.

Pentru dovedirea studiilor se cere certificatul de studii pentru îndeplinirea condițiilor minime sau adeverință legală înregistrată și stampilată de școala sau instituția de Stat unde a absolvit.

2. — Să a anexeze certificatul de naționalitate și de origine etnică română sau o adeverință legală dela instituția de Stat unde are după acest act.

3. — Să a anexeze certificatul de bună purtare — eliberat de școli pentru cei ce sunt elevi — iar pentru cei ce nu sunt elevi în școli să prezente un certificat dela organele poliției sau posturile de jandarmi locale prin care să arate că solicitantul nu a activat contra Statului și nu a suferit pedepse.

4. — Minorii vor trebui să aibă consumămintul părinților sau al tuturilor legalizat de autoritatea polițienescă locale cu următorul text:

CONSIMTĂMANT

Subsemnatul _____ Str. _____ domiciliat la _____

_____ părintele, tutorele sau

curatorul minorului _____
— ani, declar prin aceasta că, consimt ca fiul meu arătat mai sus, să urmeze cursurile școlii de zbor fără motor dela _____

Înteleg că pe tot timpul școlii, fiul meu s'le supus dispozițiilor legitime în vigoare care reglementează drepturile și datoriile celor care urmează cursurile acestor școli.

Semnătura, _____
Dat astăzi _____ în fața noastră _____
(semnătura organelor polițienescă de reședință)

Pentru tinerețe



FATALISM DE... ACTUALITATE

Grăjdarul unui prinț persan întâlni Moartea în grădina stăpanului său. Ea întinse mâinile către el. Impresionat, grăjdarul se refugie lângă prinț.

Moartea m'a amenințat, strigă el.

Prințul îi dădu cei mai buni cai și-l sfătui să fugă la Teheran, apoi ieși în grădină înaintea Morții și-i spuse:

Pentru ce ai amenințat pe grăjdarul meu?

Moartea îi răspunse:

Nu am avut nău gest de amenințare ci unul de surpriză văzându-l aici, pentru că trebuie să-l iau în așa seară de la Teheran.

ADEVARUL NU SE SPUNE ÎN ȘOAPTE, DECİ, CINE PLACĂ
VRECEA LA ȘOAPTE, ACELA AUDE NUMAI MINCIUNI



Lavii. de O. Ionescu-Buțeo, student, București



În falii topii. de Ionescu Cristea, cl. IV B-2C, Normală, Bărlad



cl. IV-a lice de băieți (small)



Deheriti... de Ionescu Cristea, cl. IV B-2C, Normală, Bărlad

Culb de mitroforă, de Ispăvescu Alex. cl. IV-a Liceul Aurel Vlaicu, București



FLICĂCEALA A FĂCUT POC

PERDEA CAPUL CELUI POCOT

Un aeromodel-pianor de fața III-a, pe care tânărul și mândrul său constructor se ardește să-l lanseze (S. M. P.)



Lansarea unui alt aeromodel-pianor de fața III-a (S. M. P.)



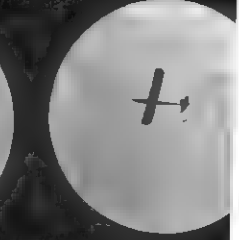
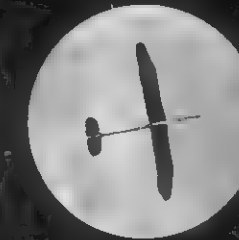
Aeromodeliști și aeromodele

I

Un aeromodel-pianor de fața III-a, pe care tânărul și mândrul său constructor se ardește să-l lanseze (S. M. P.)

Un aeromodel-pianor de fața III-a, pe care tânărul și mândrul său constructor se ardește să-l lanseze (S. M. P.)

Un aeromodel-pianor de fața III-a, pe care tânărul și mândrul său constructor se ardește să-l lanseze (S. M. P.)



Aeromodelul și-a luat zborul și pentru de reușită favorabilă, a ajuns la real-
 ți și regimul înzestrat pe care tânărul
 constructor a cunoscut foarte bine acum.
 Aeromodelul face tunge bații în zădăch,
 aeromodelul și-a luat zborul și pentru de reușită favorabilă, a ajuns la real-
 ți și regimul înzestrat pe care tânărul
 constructor a cunoscut foarte bine acum.
 Aeromodelul face tunge bații în zădăch,

Afeluierul școalei cuprinde cam 25 de elevi, care trebuie să învețe cel puțin o după masă pe săptămână sub îndrumarea și supravegherea profesorului de aeromodel, care este și el ajutat de un instructor aeromodelist, format dintr-un profesor de lucru manual, sau chiar dintr-un elev mai mare, vechi aeromodelist.

CONSTRUCTIILE DE AEROMODELE

Într-un cerc de aeromodel se construiesc aeromodele imitând planoarele, aeromodele cu motor de enuciuic și minuscule motoare cu benzină, urmate smee celulare, baloane de hârtie cu aer cald, delicate modele de cameră și multe alte minunate jucării științifice care stănesc admirația colegilor și chiar a oamenilor mari și aduc mulțumire și încântare micilor și vrednicilor constructori.

Aeromodelul planorare zboară ca și planoarele cele mari fără motor, alunecând ușor și frumos pe păturiile de aer. Curenții ascendenți sunt capabili să ridice aceste mici modele fără motor la înălțimi mari. Mădându-le apoi să plutească lin spre pământ. S'a realizat, astfel, cu ase-

menas aeromodelul lansat, mai mult de o oră de zbor și chiar peste 1000 m. înălțime.

Aeromodelul planorare se clasifică, după mărime, în mai multe categorii:

— planoare de fază I-a, modele simple al căror fuselaj e format numai dintr-o baghetă sau o placă de placaj și a căror aripă are 60 cm. în anvergură (lungime).

— planoarele de fază II-a, modelele mici complete, cu fuselaj închis format din panouri și baghete, acoperit cu hârtie pentru a micșora rezistența aerului și a căror aripă întindeauna profilate, au o anvergură de cel mult 1 m.

— planoarele de fază III-a, modele mari a căror aripă au o anvergură ce trece de 1 m. putând ajunge chiar până la 3 m. Sunt modele lucrate cu multă măiestrie aproape cu tot atâta grijă și exactitate ca și un planor mare.

CUM ZBOARĂ AEROMODELELE PLANOARE

Lansarea aeromodelului se face de obicei dela coastă de pe un deal de 40—50 m. cu pantă potrivită. Se aruncă totde-

una în contra vântului când are viteză minimă de 3—5 m/sec.

Aeromodelul planorare pot fi lansate și depe un teren plan, întrebându-se diferite sisteme: motor, scripeti sau sandow. Toate sistemele dispun la principiu de o sforă lungă la capătul căreia se agață aeromodelul planor și cu ajutorul căreia aeromodelul e tras, imprimându-se o înălțime suficientă pentru a-l înălța la 50—60 m. Desprinderea mecanismului de lansare se face automat în momentul când planorul atinge înălțimea maximă.

Un aeromodel planor care a atins o înălțime de 20—30 m. la coastă datorită curenților de aer, poate fi prins în cârmul unui curent termic (curenți calzi care se ridică vertical deasupra pământului încălzit de soare) și să se ridice la sute de metri înălțime.

Asemenia curenți se formează de obicei vara deasupra unui pământ nisipos și mai ales atunci când cerul e presărat cu nori cumulus, acei nori frumosi albi cari se ridică măreți pe bolta cerului. Ei atrag aerul cald format deasupra pământului dând naștere curenților termici ascendenți foarte mult ajutați de surburători fără motor și de aeromodelisti. (T. A. R.).

SPRE CUCERIREA BREVETULUI „C”



Astăzi o să vă dau câteva sfaturi tehnice și prezentați aparatul.



Iată zborul schematic al avionului când urcă

Aici are longitudinală se confundă cu tracțiunea, e căci direcția indicată de zborul tracțiunii



Iată zborul schematic al planorului când urcă

Tracțiunea 1 și 2 este rezultatul din viteză și forța curenților ascendenți — Trebuie păstrată viteză și în consecință de împins ușor pe mână când se înălțare un curent ascendent



Cu acest aparat veți face ascendența zbor, în locul zborului planor



Iată tabloul de bord; la mijloc, controlorii de zbor care dă poziția aparatului, la stânga Varianta zbor care trece dintr-o poziție în alta și a curenților



Comparați, nu, și la mijloc arată direcția zborului de zbor, Altimetrul și arată altitudinea, iar ceasornicul și indică durata zborului



Asuma, la început zboruți echipați și cu o parașută

SPRE CUCERIREA BREVETULUI „C” (urmări)



Pentru a face un zbor avansat, trebuie să cuprindă curenții care sunt de două feluri



Ascendenții Dinamici datorită vântului care lovește frontal mai mult sau mai puțin



Ascendenții Termici produși de diferența de temperatură a aerului și indică elevații de cârmă sau aer în special cât înălțime



Chiar dela placă, aproape întotdeauna când se depărtează viteză stăruie pentru a cădea în Ascendenți dinamici



Consultați indicatorii de viteză, dați puțin „gura la motor” și se înclină pira mult planorului



Vitezi apoi, expănzionăvă de curenți...



—pentru a evita aceasta



Înainta de a termina virații complet, adăuți mână la mijloc

În numărul viitor vom continua lecțiile acestui zbor

39 Joculul aviatorilor

de DEM. BEN CARAC verificat
și de GION asinat

ELERON

Elecronul ca să fie pe'ntreband tuturor.
Dași este termen tehnic, cunoscut de-a-
victor,
Îl vom lămurii în totul ca să știe ori-ți care,
Fîndcă le-avion el are importanța cea
mai mare.

Elecronul sau mai bine elecronale împreună
Fîndcă pot să fie două sau chiar patru
cînd se-adună

Cîrte unul de aripă, nu-să simica altceva,
Decît niște aripioare, ce'acelașia pot s'o dea.
Cu-alte vorbe elecronul e o mică aripioară,
Care mai întotdeauna manevrată, cînd se zboară,
Avionul îl inseră în viraie înclinat,
Fîndcă astfel ce pilotul să nu zboare derapat.
De aceea se mai zice în vorbutele curate,
Cînd e vorba despre unii ce n'au gîndurile-atente
Și din cauza băuturii merg puțin c'au înclinat,
Cîci are elecronul ori strîicat, ori deroglat.

ELEVRON

Dași cuvîntul pare a fi pur medical,
Printre sburătorii el are un renume
mondial.

Nu e-elecronul în care să nu fie cîntat,
Ba în plus, întotdeauna, este chiar re-
comandat.

Definiția lui se pare că nu toată lumea-o
știe,
Pentru lămuriri, deaceia, cercetați rog,

ELEVUL

Un martir în calea vieții, ca-i chemat ca
să primească,
Tot ce profesorul spune, făr'măcar ca să
cîrcească.

N'are voo ca să doarmă, ci s'asculte
ne'ncetat.

Și oricît ar fi de bîne, el rămîne un
ne'nvîșet.

Vârste lui e fărî margini, poartă să fie

de cinci ani.

Tot lo fel ca și acela, ce atinge-o sută ani,
Socrate a spus odată: În zadar eu mă ridic,
Căci cu câte'nvîș mai multe, cu ești nu știu nimic.
Numai înșă că Socrate a fost singur la pîrîșii.
Și de-atunci și până-acuma, n'au mai fost astfel de minți.
Astăzi vezi, învățătorul (vezi cuvîntul profesor)
Zice-elevul e-un nimica, iară el „am gîfîter”.
Daci elevul să rîșbetă, luptă, luptă ne'ncetat,
Și-arma lui este deviza: „gloria prin capăt”.
Vreau să zic își copiază într'altă profesorul,
Încît le sfîșit nu poate să nu fie 'mîngîtorul.

ELEVA

Cuvîntul-acesta, ce-i compus din două
pîrși,
Dăru'm „E” și dintr'o „liver” e lo fel
ce'n alte dăți.
El este un sarcare, un Adam, un Jean,
Mitică,
Iară se lo fel, o Evă, totdeauna 'năi mai
vică.
Zic mai mică, fîndcă Eva e născută mai

fărîu

Și-e rămas cu obiceiul, obiceiul ce toți îl știu,
De a-și micșora din vîrstă, și-și alege'nsoritor,
Unul care e mai vîrșnic, mai adult și nu minor.
Sburătorii 'ntotdeauna, dela elev la ofițer,
Nu că ei dorusc, dar legea, legea vezi că o cer,
Au să aibă în elevu moduri lo de admirație,
Și-au să fie pentru ele stimulant de abnegație.
Pentru ele sburătorii, au să facă viteje,
Pentru ele vînătorii, au să facă acrobafie.
Dacă nu ar fi eleva, sburătorii din război,
Cînd se vor lătarce'n țară, cui vor mai pîrea eroi.
Doar eleva, ea-i acia, cu o meditație-adîncă,
Ce gîndește'ntotdeauna, „tut ce zboară se mîndăcă”.

ELICE

Termen tehnic, unui corp ce se'nvîrtește,
Și care prin învîrtire, avionul își pornește,
Funcțional cu elicea și formula ei abia,
Zice-se că e lăstă din viața curat civilă,
Și amune cred se știe că acia ce se-o-
vîrtește,
Păcînd pe ici, pe colo [pînă nu se'm-
potmolește]
Avușează într'una'n viață, pe sistem

sfredolitor:

Precom face și elicea, învîrtindu-se de zor.
Pe-aerodrame sau pe stradă, sburătorii foarte-ades,
Cînd vîd câte-o domnișoară, notimă bine'ștele,
Urmîrind-o de aproape și bîșind cu o propice,
Au să zică'ntotdeauna, că dudă-i-o... elice,
Decă înșă de atacul și rămîne boumflet.
Consolarea și-o dă singur: — ce să-i fac, de, s'a calet!

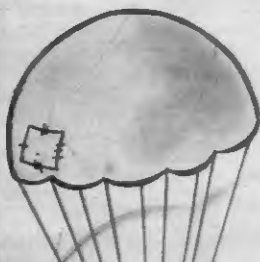
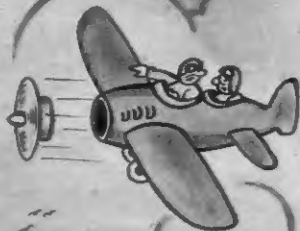
EMBLEMA

Cuvîntul-acesta, pentru arma sburătoare,
De cînd ea a fost creată, stă lo locul
de onoare.
Nu-i emblema mai frumoasă, sugestivă,
viguroasă,
Care poate să redeie într'o formă-ar-
monioasă,
Viteja, abnegație, scut pe zarea'noarătă,
Precom poate s'o redeie pentru arma'na-

ripetă,
Vulturul stăpînău zău, vulturul emblema noastră,
Ce-a făcut să fie carul, parfumată floare-albăstră.

(Va urma)

Plume Aerodinamice de albatru



-Nae, ne-a lăsat motorul!....



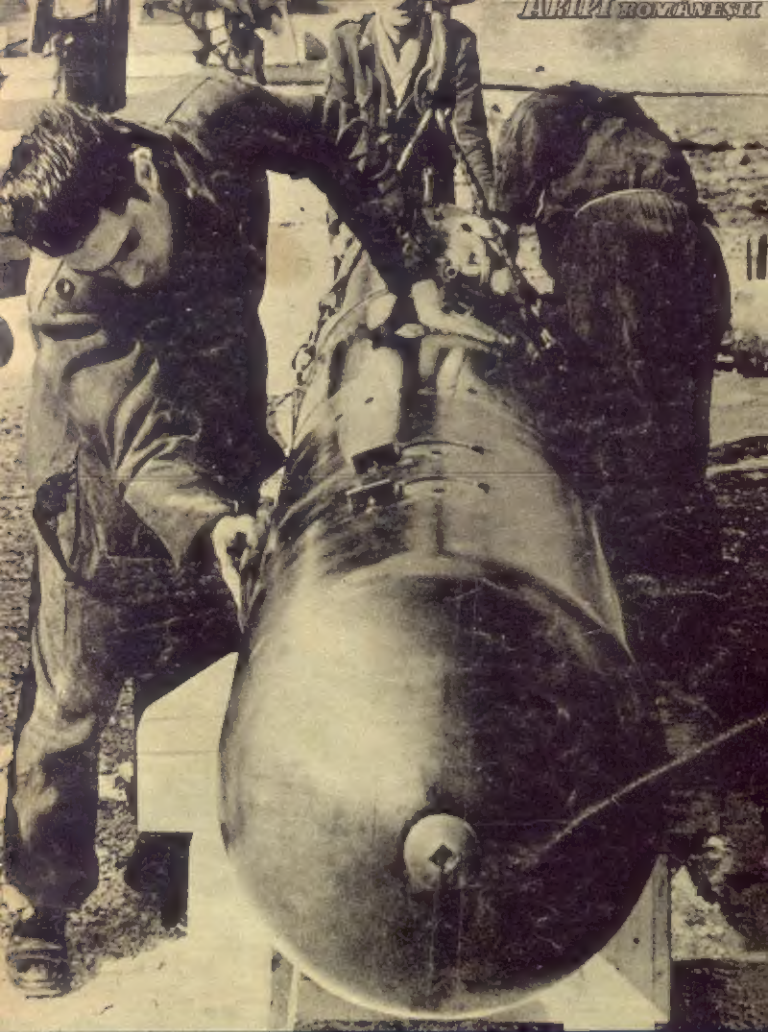
Alimentarea avioanelor în U.R.S.S.



-Scuzați, vă rog!....



-Gicule, imi dai avionul tău să mă joc puțin cu el?
-Nu, căci mi-e teamă că nu se mai întoarce la boxa sa!!!



O TORPILĂ AERIANĂ ÎMENAJATĂ ÎNAINTE DE A-ȘI ÎMPULINI MISIUNEA